

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktuelle Fahrgastzahlenerhebung als Grundlage für die Erarbeitung des Integrierten Landesverkehrsplanes

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Der in Vorbereitung befindliche Integrierte Landesverkehrsplan (ILVP) stellt integrierte Mobilitätsansätze und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den Vordergrund. Er soll hierbei einige Grundlinien und Erwartungen für die Zukunft aufzeigen und, was die konkrete Umsetzung betrifft, mögliche Lösungsansätze sichtbar machen. Als verkehrspolitisches Konzept des Landes konzentriert sich der ILVP auf solche Aspekte, die in der politischen Verantwortung des Landes liegen.

Zugleich soll er die Funktion eines ÖPNV-Landesplans nach § 6 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995 (GVOBl. M-V S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. November 2009 (GVOBl. M-V S. 606), übernehmen.

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) legt in § 6 fest, dass das für Verkehr zuständige Ministerium einen ÖPNV-Landesplan aufzustellen hat. Der ÖPNV-Landesplan hat eine detaillierte Bestandsaufnahme des vorhandenen Nahverkehrsangebotes und der bestehenden Nachfrage nach Leistungen im Schienenpersonennahverkehr zu enthalten und soll konkrete Aussagen zur Finanzierung und Organisation des ÖPNV treffen. Mit dem ÖPNV-Landesplan soll eine langfristige und überregionale Planung für die Leistungsangebote und die Infrastruktur des ÖPNV vorliegen.

Seit 2012 bereitet das für Verkehr zuständige Ministerium (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung) einen Integrierten Landesverkehrsplan vor, der nach Aussagen der Landesregierung bis Ende 2015 vorliegen soll.

Beabsichtigt die Landesregierung, nach § 6 des ÖPNV-Gesetz für eine datenbasierte Einschätzung der bestehenden und zukünftigen Nachfrage nach Leistungen im Schienenpersonennahverkehr, aktuelle Fahrgastzahlen zu verwenden und

- a) wenn ja, ist eine aktuelle Frühjahrs-, Sommer-, Herbst- und Winterfahrgastzählung zur Nutzung der Daten für den sich aktuell in Arbeit befindlichen Integrierten Landesverkehrsplan in Mecklenburg-Vorpommern in der Durchführung,
- b) wenn nicht, beabsichtigt die Landesregierung für den sich aktuell in Arbeit befindlichen Landesverkehrsplan weit zurückliegende Fahrgasterhebungen aus der letzten landesweiten Zählung aus 2010 zu verwenden und mit welcher Begründung,
- c) auf welcher Grundlage von Fahrgastzahlen ermittelt die Landesregierung die Nachfrage für den Integrierten Landesverkehrsplan, wenn Frage a) und b) nicht mit „ja“ zu beantworten sind?

Zu a), b) und c)

Nein. Die Einschätzung der künftigen Verkehrsmittelnutzung in Mecklenburg-Vorpommern im ILVP speist sich vorrangig aus den drei folgenden Quellen:

1. Die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stammen aus der derzeit aktuellsten Zählung aus dem Jahr 2010. Sie erfolgte jeweils für einen durchschnittlichen Verkehrstag im Sommer und im Herbst 2010. Die Sommerzählung erfolgte während der Ferien und bildet somit die touristische Spitzenzeit ab; die Herbstzählung wurde außerhalb der Ferien vorgenommen und ist repräsentativ für die übrigen Jahreszeiten.
2. Zahlen zur Aufteilung der Mobilität auf die verschiedenen Verkehrsmittel (sogenannter Modal Split) werden der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2008 entnommen. Diese Studie wird derzeit bundeseitig aktualisiert. Allerdings zeigen die hierin enthaltenen Erhebungen der letzten Jahrzehnte, dass das Mobilitätsverhalten sich nur allmählich und nicht etwa sprunghaft verändert.
3. Zahlen zur künftigen Verkehrsentwicklung werden der Langfristprognose zur Verkehrsentwicklung in Deutschland bis 2030 entnommen. Sie wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für den Bundesverkehrswegeplan 2015 beauftragt und für Mecklenburg-Vorpommern aufbereitet.

Angesichts der langfristig-strategischen Ausrichtung des ILVP ist weniger die aktuelle Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger, die von Jahr zu Jahr schwanken kann, sondern eher die bis 2030 zu erwartende Entwicklung von Interesse.